

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

V.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 5 MAGGIO 1954

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ANGELINI ARMANDO****INDICE**

	PAG.
<b>Congedo:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	43
<b>Comunicazioni del Presidente:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	43
<b>Commemorazione del deputato Fabbri:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	43
VIGO, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> . . . . .	43
<b>Disegni di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Autorizzazione della spesa di lire 10 milioni per provvedere all'arredamento delle stazioni marittime di Brindisi, Civitavecchia e Palermo. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (729) . . . . .	44
PRESIDENTE . . . . .	44, 45
CAFIERO, <i>Relatore</i> . . . . .	44
BOGONI . . . . .	44
PETRUCCI . . . . .	44
SALA . . . . .	44
Regolazioni finanziarie per maggiori spese di trasporto del carbone durante il periodo bellico. ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ). (728) . . . . .	45
PRESIDENTE . . . . .	45, 46, 47
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, <i>Relatore</i> . . . . .	45, 46
GRAZIADEI . . . . .	46, 47
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	46
JACOPONI . . . . .	47
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	48

La seduta comincia alle 9.

FARINET, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Pintus.

**Comunicazioni del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Breganze è sostituito, per l'esame dei disegni di legge all'ordine del giorno della seduta odierna, dal deputato Stella.

**Commemorazione del deputato Fabbri.**

PRESIDENTE. Onorevoli Colleghi, nel corso di questa settimana abbiamo subito la perdita di un caro collega, l'onorevole Fabbri, che era ancora insieme a noi nell'ultima seduta della nostra Commissione. Simpatico e buono, lo abbiamo perduto improvvisamente. Egli era tra i più diligenti Commissari e tra i più ligi nell'adempimento scrupoloso del proprio dovere. Ho ritenuto di interpretare l'unanime pensiero dei colleghi tutti, facendo pervenire alla famiglia dell'Estinto, a mezzo di un telegramma, le nostre più sentite condoglianze. In questo momento, rivolgiamo riverenti un commosso pensiero alla sua memoria.

VIGO, *Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni*. Esprimo l'adesione del

Governo al cordoglio per la morte dell'onorevole Fabbri, la cui scomparsa rappresenta una grave perdita per il patrimonio spirituale del Paese.

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 10 milioni per provvedere all'arredamento delle stazioni marittime di Brindisi, Civitavecchia e Palermo. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (729).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione della spesa di lire 10 milioni per provvedere all'arredamento delle stazioni marittime di Brindisi, Civitavecchia e Palermo ».

Su questo disegno di legge, già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato, la Commissione Finanze e tesoro della Camera ha espresso parere favorevole.

L'onorevole Cafiero, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

CAFIERO, *Relatore*. Onorevoli colleghi. Questo provvedimento, come vi è stato ora detto, è stato già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato nella seduta del 17 marzo 1954 e su di esso la IV Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole nella seduta dell'8 aprile 1954. Nel 1952 essendo stata ultimata la ricostruzione della stazione marittima di Brindisi, si avanzò richiesta al Ministero della marina mercantile di uno stanziamento di fondi per l'arredamento di detta stazione. Ma fondi non ce ne erano, per cui il Ministero rispose dicendo che in seguito sarebbe stata esaminata la possibilità di un simile stanziamento. Nel frattempo vennero ultimate le stazioni marittime di Palermo e di Civitavecchia, per le quali si presentò lo stesso problema. Si fece un esame di ciò che sarebbe occorso per arredare, sia pure modestamente, queste tre stazioni e dall'esame risultò che occorreva almeno 15 milioni di lire. Alla fine questi 15 milioni furono ridotti a 10 da detrarre su quella che è da considerare la « coda » della legge Saragat la quale, come ricorderete, ha lasciato quattro o cinque miliardi, in precedenza destinati a sovvenzionare una nuova baleniera che si doveva costruire e che poi non venne costruita, essendo stata trasformata in petroliera. I dieci milioni stanziati vengono suddivisi nel modo seguente: cinque milioni alla stazione di Brindisi, due milioni e mezzo a Civitavecchia e due milioni e mezzo a Palermo.

Come si vede, la parsimonia usata in questi stanziamenti è notevole ed io non capisco come si possano arredare tre stazioni marittime con una cifra così esigua.

Ciò mi induce a pensare che molto probabilmente l'anno venturo si tornerà ancor a discutere un altro disegno di legge per un ulteriore stanziamento di dieci o venti milioni.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BOGONI. Mi associo, in linea generale, quanto ha detto il relatore poiché tratta veramente di una parsimonia eccessiva. Effettivamente si arriverà solo ad imbiancare gli edifici, soprattutto se si tiene conto delle stazioni di Palermo e di Brindisi, in modo particolare. Infatti, il porto di Brindisi meta quasi esclusivamente di passeggeri che vengono spesso dall'estero. Ciò affermo non perché Brindisi sia città alla quale io possa essere particolarmente interessato, ma perché ho potuto constatare diverse volte di persona il grande transito di stranieri.

È chiaro che questa legge va approvata perché costituisce comunque un aiuto, per raccomandiamo vivamente al Ministro competente di pensare subito a colmare questa lacuna e di non essere così parsimonioso per lavori di questo genere; e ciò, non solo per una questione di dignità nazionale, ma anche per un interesse economico vero e proprio rappresentato dalle correnti turistiche che se non trovano determinati servizi, possono essere distratte verso altri paesi. Noi abbiamo anche a Bari una Fiera, quella del Levante istituita soprattutto con la speranza che i porti dell'Oriente siano maggiormente aperti ai nostri traffici; perciò auspichiamo che tutti i provvedimenti intesi a potenziare direttamente e indirettamente questa attività siano resi sempre più operanti.

Dichiarando di approvare questo disegno di legge, colgo l'occasione per far rilevare gli sforzi compiuti dal consorzio di Brindisi per valorizzare il suo porto.

PETRUCCI. Mi associo a quanto detto dai colleghi che mi hanno preceduto e mi dichiaro favorevole al disegno di legge. Auspico che il Ministero provveda con altro disegno di legge a venire incontro alle necessità, da tutti riconosciute, di queste stazioni.

SALA. Io credo, francamente, che la questione non debba essere vista con spirito campanilistico.

Palermo, come tutti sanno, ha la sua importanza non fosse altro come capitale della Sicilia. Ma la cosa che più conta è che

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MAGGIO 1954

uesta città è meta frequentissima di stranieri che vi giungono da tutte le parti del mondo. Ecco perché credo che uno stanziamento di due milioni e mezzo sia veramente irrisorio; e questa somma servirà solo a coprire delle spese già fatte. Ad ogni modo, suggerisco che immediatamente venga disposta una perizia per esaminare obiettivamente le attuali esigenze della stazione marittima di Palermo, risolvendone le necessità in maniera radicale e non con questi pochi ed insufficienti stanziamenti.

**PRESIDENTE.** Mi occuperò io stesso di far presente al Ministro della marina mercantile l'opportunità che, dopo un accurato esame di carattere tecnico ed amministrativo, sia presentato al più presto un altro disegno di legge, nell'esercizio finanziario 1954-55, per provvedere alle esigenze di queste stazioni marittime che debbono essere indubbiamente rese accoglienti, comode e tali da fare onore al nostro Paese.

Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

**ART. 1.**

È autorizzata la spesa di lire 10.000.000 per provvedere all'arredamento delle stazioni marittime di Brindisi, Civitavecchia e Palermo.

(È approvato).

**ART. 2.**

La somma di lire 10.000.000, di cui al precedente articolo, sarà stanziata sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1953-54.

(È approvato).

**ART. 3.**

Alla copertura della spesa anzidetta si farà fronte con pari riduzione delle somme disponibili sullo stanziamento di cui al capitolo n. 69 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1953-54 per effetto della legge 2 aprile 1953, n. 212, che proroga le disposizioni della legge 8 marzo 1949, n. 75, recante provvedimenti a favore dell'industria per le costruzioni navali.

(È approvato).

**ART. 4.**

La spesa per l'arredamento della stazione marittima di Brindisi, entro i limiti di lire 5 milioni, sarà corrisposta a quel Consorzio del porto su presentazione delle fatture quietanzate comprovanti gli acquisti effettuati in conformità dei progetti preventivamente approvati dal Ministero della marina mercantile.

(È approvato).

**ART. 5.**

Il Ministro del tesoro provvederà, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Avverto che il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Regolazioni finanziarie per maggiori spese di trasporto del carbone durante il periodo bellico. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (728).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Regolazioni finanziarie per maggiori spese di trasporto del carbone durante il periodo bellico», già approvato dalla VII Commissione permanente del Senato, nella seduta del 17 marzo 1954, e sul quale la IV Commissione (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole nella seduta dell'8 aprile 1954.

L'onorevole Jervolino, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

**JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore.** Oggetto del disegno di legge, come dice lo stesso titolo, è la regolamentazione finanziaria delle maggiori spese per trasporto del carbone durante il periodo bellico. Lo Stato — a seguito dei prezzi bloccati di vendita — doveva intervenire, in quel periodo, per integrare i maggiori costi delle merci e delle derrate destinate al consumo normale ed alle necessità della guerra.

Per le circostanze suddette venivano emanate, di volta in volta, disposizioni speciali in virtù delle quali coloro i quali dovevano sostenere il maggior costo avevano da parte dello Stato il rimborso del maggior prezzo sostenuto. Dopo gli avvenimenti del settembre 1943 ci fu un arresto di questi provvedimenti, specie per il trasferimento al nord di Italia degli uffici ministeriali.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MAGGIO 1954

Si verificò, pertanto, l'inconveniente per cui parecchie concessioni furono fatte senza che gli interessati avessero potuto ottenere la liquidazione di quanto loro spettante.

Ad ovviare i gravi inconvenienti verificatisi in materia venne presentato un provvedimento di legge dal Ministero del tesoro all'Assemblea Costituente ma dalla Commissione competente si ritenne che era necessario, anziché emanare un solo provvedimento di carattere generale, studiare ed approvare tanti provvedimenti quanti erano i settori di produzione. Per i carboni esteri destinati all'industria e al riscaldamento — la cui distribuzione era stata disciplinata con regio decreto-legge 28 luglio 1935, n. 1375 — fu necessario effettuare il trasporto esclusivamente per via terra anziché per via mare: il che contribuì ad aumentarne notevolmente il costo. Questi maggiori costi venivano rimborsati ai singoli consumatori a mezzo degli assegnatari ma gli eventi bellici non permisero a tutti di fornire i documenti giustificativi del rimborso. Onde, si è verificato che alcuni hanno potuto ottenere il rimborso ed altri no.

Col testo del disegno di legge in esame non si intende, pertanto, riconoscere nessun nuovo diritto ma, come ho già accennato, approntare lo strumento legislativo idoneo e necessario perché l'Amministrazione dei trasporti possa liquidare quanto spetta a coloro che ne hanno diritto. È chiaro che il pagamento della somma dovuta è subordinato all'esibizione dei documenti da prodursi dagli interessati; i documenti in parola verranno esaminati da una competente commissione.

Il disegno di legge consta di 5 articoli.

Col primo articolo si autorizza il Ministero dei trasporti ad effettuare, in relazione al disposto dell'articolo 8 della legge 11 febbraio 1941 n. 59, la liquidazione e il rimborso di maggiori oneri sostenuti per il ricevimento di carbone estero via terra anziché via mare durante il periodo bellico. Questa facoltà, della quale possono avvalersi gli interessati, può essere esercitata nel termine massimo di due anni dall'entrata in vigore della presente legge.

L'articolo 2 precisa che le disposizioni del precedente articolo non si applicano ai carboni che fossero stati venduti a prezzo superiore a quello fissato dall'autorità competente, né si applicano alle forniture effettuate dopo l'8 settembre 1943 ad industriali ed enti controllati dalle autorità tedesche ed al governo della Repubblica sociale italiana, tranne che dette forniture siano state ottenute mediante violenza o minaccia.

Con l'articolo 3 si stabilisce che i documenti giustificativi per conseguire il rimborso saranno sottoposti alla Commissione prevista dall'articolo 9 del decreto legislativo luogotenenziale 8 maggio 1946, n. 438.

Con l'articolo 4 si stabilisce che il Ministero dei trasporti può ripetere l'ammontare di ciò che non è dovuto e cioè delle integrazioni precedentemente corrisposte, o delle maggiori somme eventualmente erogate a favore del richiedente. Con l'articolo 5, infine, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà ai rimborsi con le disponibilità della gestione stralcio del Monopolio carboni per l'importo di 152 milioni e 113 mila lire e per lire 20 milioni con una assegnazione da parte del Ministero del tesoro cui si farà fronte con parte delle maggiori entrate di cui al terzo provvedimento legislativo di variazione al bilancio 1951-52. E ciò in ottemperanza alla norma dell'articolo 81 della Costituzione.

Per le considerazioni anzidette e data la natura, direi, morale del provvedimento io esprimo, parere favorevole alla sua approvazione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**GRAZIADEI.** Noi siamo del parere che durante il periodo di guerra tutte queste ditte che avanzano oggi la richiesta di risarcimento per maggiori spese sostenute per il trasporto del carbone, di cui al presente disegno di legge, abbiano speculato abbastanza e che, pertanto, non ci sia alcun bisogno di infliggere un altro salasso allo Stato ad esclusivo loro tornaconto. Pertanto, esprimo parere contrario.

**JERVOLINO ANGELO RAFFAELE, Relatore.** Sarei d'accordo, onorevole Graziadei, se fosse possibile attuare una discriminazione nei confronti di tutte le aziende e le ditte interessate. Ma poiché ciò non è possibile, non mi pare possa accogliersi la sua proposta.

Per questa considerazione riconfermo il parere espresso. Diversamente, verremmo a creare una condizione di sfavore a danno di determinate categorie che potrebbero essere proprio quelle che hanno realizzato minore vantaggio durante il periodo bellico.

**MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Alle considerazioni fatte dall'onorevole relatore, vorrei aggiungere solo che se non dovessimo approvare, neanche oggi, questo disegno di legge, verremmo veramente ad aggravare una sperequazione per il fatto semplicissimo che fra le ditte che hanno acquistato del carbone attraverso il Monopolio istituito fin dal 1885 e gestito dal ser-

## LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MAGGIO 1954

vizio apposito del Ministero dei trasporti, alcune sono riuscite ad ottenere l'integrazione del prezzo ed altre, no. L'integrazione, in generale, è stata conseguita dalle ditte che stavano nel nord poiché esse si potevano servire della documentazione di cui disponevano i Ministeri allora trasferiti al nord e potevano dimostrare i loro diritti. Si vennero a trovare, al contrario, in condizione di inferiorità quelle che si trovavano o a Roma o più a sud ancora in quanto queste ditte, non avendo potuto trovare la documentazione necessaria per dimostrare il loro diritto, finirono per non percepire nulla. Tanto è vero che nel fondo Monopolio Carboni, risultano 152 milioni già stanziati e non erogati, non essendo riusciti gli interessati a produrre la necessaria documentazione. A me pare che sia un obbligo morale prima che giuridico provvedere ai pagamenti di questi diritti. D'altra parte, all'articolo 4, come ha giustamente rilevato il relatore, sono previste determinate eccezioni per il fatto che è possibile rivedere la contabilità sia pure conclusa ed eventualmente richiedere il rimborso e ripetere delle somme che fossero state indebitamente percepite.

Per tutte queste considerazioni, vorrei pregare la Commissione di approvare il disegno di legge facendo rilevare nel contempo che se esso non venisse approvato entro il 30 giugno di quest'anno, lo stanziamento sul bilancio 1951-52 diventerebbe inoperante.

JACOPONI. Non è nostra intenzione iniziare un largo dibattito, soprattutto in Commissione. Però, se come ha detto l'onorevole rappresentante del Governo la questione doveva porsi come un atto di giustizia perequativa, di doveroso risarcimento, la discussione dovrebbe durare almeno tre giorni, dovendosi illustrare tutte le ingiustizie subite da taluni cittadini in conseguenza della guerra, non risarcite né ora né mai.

Pertanto, noi rimaniamo fermi nella nostra decisione di votare contro questo disegno di legge perché riteniamo che dette aziende durante il periodo di guerra ebbero modo di speculare ad un punto tale che se anche, avendone diritto, non percepissero oggi nessun rimborso, non ci sarebbe nulla di male.

GRAZIADEI. La precisazione fatta dall'onorevole Jacoponi mi sembra quanto mai giusta. Pertanto, mi dichiaro favorevole al suo punto di vista e, di conseguenza, contrario all'approvazione del presente disegno di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

## ART. 1.

Il Ministero dei trasporti, servizio approvvigionamenti delle ferrovie dello Stato, ufficio stralcio monopolio carboni, è autorizzato ad effettuare, in relazione al disposto dell'articolo 8 della legge 11 febbraio 1941, n. 59, direttamente o tramite i commercianti assegnatari, la liquidazione ed il rimborso dei maggiori oneri sostenuti per il ricevimento dei carboni esteri via terra anziché via mare, durante il periodo bellico, fino al 28 maggio 1944 incluso, a tutti i beneficiari di assegnazioni di carbone e cioè cokerie, officine gas, industrie siderurgiche, commercianti in carbone da riscaldamento, artigiani, industrie e enti vari e ulteriormente, fino al 24 aprile 1945 incluso, soltanto alle officine gas, alle cokerie ed alle industrie siderurgiche.

La facoltà di cui al precedente comma può essere esercitata entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge.

Sui reintegri accordati non sono dovuti interessi per il periodo successivo al giorno in cui maturarono le condizioni delle singole concessioni.

(È approvato).

## ART. 2.

Le disposizioni del precedente articolo non si applicano ai carboni che risultino venduti a prezzi superiori a quelli fissati di autorità ovvero destinati a scopi diversi da quelli stabiliti.

Le disposizioni stesse non si applicano altresì, alle forniture effettuate dopo l'8 settembre 1943 ad industriali ed enti vari controllati dalle autorità tedesche e per esigenze di queste, nonché alle provviste belliche fatte dal sedicente governo della repubblica sociale italiana, tranne che le dette forniture e provviste siano state ottenute mediante violenza o minaccia.

Gli interessati dovranno all'uopo produrre, con gli elementi tecnici a propria disposizione, le opportune attestazioni da parte delle autorità competenti ed ogni altro possibile documento probatorio.

(È approvato).

## ART. 3.

I documenti esibiti ai sensi e per gli effetti dell'articolo precedente saranno sottoposti alla Commissione prevista dall'articolo 9 del de-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 5 MAGGIO 1954

creto legislativo luogotenenziale 8 maggio 1946, n. 428, la quale esprimerà il proprio parere sulla sufficienza o meno della prova fornita.

Alla stessa Commissione potranno altresì essere rimesse per il parere le pratiche per le quali, a causa di distruzioni o smarrimento determinati dagli eventi bellici, non si renda possibile all'interessato completare la documentazione tecnica prescritta ai fini del pagamento del reintegro.

(È approvato).

#### ART. 4.

In sede di liquidazione delle integrazioni, oggetto della presente legge, il Ministero dei trasporti può ripetere l'ammontare delle quote precedentemente corrisposte, risultanti non dovute, o comunque le maggiori somme eventualmente erogate a favore del richiedente.

Indipendentemente dal disposto del precedente comma nei casi in cui il Ministero dei trasporti abbia concesso rimborsi e l'intervento finanziario non risulti in tutto o in parte giustificato dal maggior costo del prodotto rispetto ai prezzi stabiliti in funzione del trasporto del carbone via mare, il beneficiario del rimborso è tenuto a restituire le somme ricevute oltre alla misura necessaria.

(È approvato).

#### ART. 5.

Ai rimborsi di cui all'articolo 4 l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà per lire 152.113.180 con le disponibilità della gestione stralcio del Monopolio carboni e per lire 20 milioni con un'assegnazione da parte del Ministero del tesoro, cui si farà fronte con parte delle maggiori entrate di cui al terzo provvedimento legislativo di variazione al bilancio 1951-52.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad introdurre le occorrenti variazioni nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro e negli stati di previsione dell'entrata e della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei seguenti disegni di legge:

« Autorizzazione della spesa di lire 10 milioni per provvedere all'arredamento delle stazioni marittime di Brindisi, Civitavecchia e Palermo. (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (729):

Presenti e votanti. . . . .	36
Maggioranza . . . . .	19
Voti favorevoli . . . . .	33
Voti contrari . . . . .	3

(La Commissione approva).

« Regolazioni finanziarie per maggiori spese di trasporto del carbone durante il periodo bellico ». (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato). (728):

Presenti e votanti. . . . .	36
Maggioranza . . . . .	19
Voti favorevoli . . . . .	24
Voti contrari . . . . .	12

(La Commissione approva).

#### Hanno preso parte alla votazione:

Angelini Armando, Antoniozzi, Baccelli, Bima, Bogoni, Borsellino, Caffero, Calandrone Pacifico, Concas, Cottone, De Biagi, Ferrarini Riccardo, Farinet, Gatto, Gorreri, Graziadei, Greco, Jacoponi, Jannelli, Jèrvolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Maniera, Mazza, Menotti, Merizzi, Petrucci, Reale, Rubeo, Sala, Sodano, Stella, Troisi, Viale, Zamponi, Zanibelli.

#### È in congedo:

Pintus.

**La seduta termina alle 10.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
AVV. CORALDO PIERMANI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI